

4182/J XXI.GP

Eingelangt am: 10.07.2002**ANFRAGE**

der Abgeordneten Lichtenberger, Freundinnen und Freunde

an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie

betreffend die Gefährdung der Gesundheit der Österreichischen Bevölkerung sowie des Wirtschaftsstandorts Österreich aufgrund des Fehlens von Regelungen durch das BMVIT (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie) über Schienenfahrzeuge

Durch die Säumigkeit Ihres Ministeriums werden der Gesundheit der Menschen in Österreich sowie dem Wirtschaftsstandort laufend Schäden zugefügt.

Das einzige staatliche Regelwerk über Emissionen von Schienenfahrzeugen ist die Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über die Lärmzulässigkeit von Schienenfahrzeugen (Schienenfahrzeug-Lärmzulässigkeitsverordnung - SchLV) StF: BGBl. Nr. 414/1993. Seit damals hat das BMVIT (BMÖVV, BMWVK, BMWV) keinerlei Regelwerke über Schienenfahrzeuge erlassen. Dies trotz des allgemein unbestrittenen Regelungsbedarfs und des zwischenzeitlich in Kraft getretenen Bundesvergabegesetzes 1997 und 2002. Inzwischen sind außerdem das Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz, das Schienenverkehrsmarktregulierungsgesetz, das Deregulierungsgesetz, das Interoperabilitätsgesetz und zahlreiche andere Bestimmungen in Kraft getreten, die eine weitgehende Öffnung der Schienennetze gewährleisten (sollen). Liberalisierung bedeutet Wettbewerb, mit allen positiven und negativen Folgen, und Wettbewerb heißt Kostendruck. Um die Kosten niedrig zu halten, bietet sich der Kauf billiger Lokomotiven (etwa alter DDR-Loks ("232") an. Die daraus resultierende Beeinträchtigung durch Emissionen verursacht keine betriebswirtschaftlichen Mehrkosten, sie stellen daher ein wirksames Wettbewerbsinstrument dar.

Das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT für Schienenfahrzeuge gefährdet den Wirtschaftsstandort Österreich insbesondere auf folgende Weise:

- + Ungewisser Ausgang von Genehmigungsverfahren
- + Die Ausschreibungsunterlagen können daher nicht so ausgearbeitet werden, daß die Vergleichbarkeit der Angebote sichergestellt ist und die Preise ohne umfangreiche Vorarbeiten und ohne Übernahme nicht kalkulierbarer Risiken von den Bietern ermittelt werden können.

Die in Österreich tätigen Eisenbahnunternehmen unterliegen aufgrund der Sektorenrichtlinie der EU und ihrer meist öffentlichen Eigentümer (auch der "Privatbahnen") den Regelungen des Bundesvergabegesetzes.

Das Fehlen jeder Art von Regelungen des BMVIT für Bau, Wartung und Instandhaltung von Eisenbahnfahrzeugen bedeutet neben der Gefährdung der Sicherheit auch, dass man den Unternehmen überflüssige Schwierigkeiten bei jeder

dem Bundesvergabegesetz unterliegenden Ausschreibung von Lieferungen von Schienenfahrzeugen sowie von Leistungen zu Wartung und Instandhaltung bereitet.

Eine der Zielrichtungen des Bundesgesetzes über die Vergabe von Aufträgen ist, für einen fairen Wettbewerb unter für alle qualifizierten Bieter gleichen Bedingungen zu sorgen. Dazu ist es erforderlich, die ausgeschriebene Leistung genau und vollständig zu beschreiben.

Entsprechend der Meinung der Bundesregierung wird durch das Bundesvergabegesetz und seine konsequente Anwendung nicht nur der Wirtschaftsstandort gesichert, sondern werden auch beträchtliche Einsparungen erzielt.

„Wie die Regierungsvorlage festhält, wurden 1999 öffentliche Aufträge im Wert von 35,23 Mrd. € (das entspricht 17,9 % des BIP) vergeben. Eine konsequente Liberalisierung des Beschaffungswesens in Österreich könnte der Vorlage zufolge kurzfristig Einsparungen in der Höhe von 1 % des Gesamtauftragswertes, langfristig sogar im Ausmaß von 2 % bringen, wobei sich 80 % der Preissenkungen im Bereich des Bundes und der Bundesunternehmen ergeben würden. Weitere Einsparungen wären durch Volumensbündelungen und Prozessoptimierungen sowie durch die gezielte Nutzung bestimmter Formen der elektronischen Auftragsvergabe möglich.“
(Quelle: Parlamentskorrespondenz / 03 / 22.04.2002 / Nr. 285)

Zitat Bundesvergabegesetz 2002:

§66. ... (3) Sofern die Beschreibung der Leistung nicht gemäß § 74 Abs. 2 erfolgt, sind die **Ausschreibungsunterlagen so auszuarbeiten, dass die Vergleichbarkeit der Angebote sichergestellt ist und die Preise ohne umfangreiche Vorarbeiten und ohne Übernahme nicht kalkulierbarer Risiken von den Bietern ermittelt werden können.**

§ 74. (1) Die Leistungen bzw. die Aufgabenstellungen sind eindeutig, vollständig und neutral zu beschreiben. Die **eindeutige, vollständige und neutrale Beschreibung der Leistung** bzw. der Aufgabenstellung hat technische Spezifikationen zu enthalten und ist erforderlichenfalls durch Pläne, Zeichnungen, Modelle, Proben, Muster und dergleichen zu ergänzen.

(2) Sofern die Beschreibung der Leistung als Aufgabenstellung mit Leistungs- oder Funktionsanforderungen formuliert wird, **haben die technischen Spezifikationen das Leistungsziel so hinreichend genau und neutral zu beschreiben, dass alle für die Erstellung des Angebotes maßgebenden Bedingungen und Umstände erkennbar sind.** Aus der Beschreibung der Leistung müssen sowohl der Zweck der fertigen Leistung als auch die an die Leistung gestellten Anforderungen in technischer, wirtschaftlicher, gestalterischer, funktionsbedingter und sonstiger Hinsicht erkennbar sein. Ferner muss durch die Leistungsbeschreibung die Vergleichbarkeit der Angebote gewährleistet sein, möglich ist, anzugeben.

(5) Bei der Erstellung der Beschreibung der Leistung sind auch mit der Leistung in Zusammenhang stehende allfällige zukünftige laufende bzw. anfallende kostenwirksame Faktoren (zB Betriebs- und Erhaltungsarbeiten, Serviceleistungen, erforderliche Ersatzteil-Lagerhaltung, Entsorgung) aufzunehmen, falls deren Kosten ein Zuschlagskriterium bilden. ...

Bisher Bundesvergabegesetz 1997:

Zitat (Bundesvergabegesetz 1997- BvergG, idF BGBl. I 1997/56, BGBl. I 1998/27, BGBl. I 1999/80, BGBl. I 1999/120, BGBl. I 1999/200 und BGBl. I 2000/125):

§ 29 .. (2) *Die Ausschreibungsunterlagen sind so auszuarbeiten, daß die Vergleichbarkeit der Angebote sichergestellt ist und die Preise ohne umfangreiche Vorarbeiten und ohne Übernahme nicht kalkulierbarer Risiken von den Bietern ermittelt werden können.*

(3) *Die Beschreibung der Leistung und die sonstigen Bestimmungen sind so abzufassen, daß sie in derselben Fassung sowohl für das Angebot als auch für den Leistungsvertrag verwendet werden können.....*

§ 53. *Von den Angeboten, die nach dem Ausscheiden übrig bleiben, ist der Zuschlag dem technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebot gemäß den in der Ausschreibung festgelegten Kriterien zu erteilen (Bestbieterprinzip). Die Gründe für die Vergabeentscheidung sind schriftlich, allenfalls in der Niederschrift gemäß § 50, festzuhalten.*

Auch in der für September geplanten Organisationsänderung ist wenig davon zu sehen, dass man die Zeichen der Zeit verstanden hätte, da Themen wie barrierefreier Verkehr ("Behindertengerechtigkeit"), Gesundheit und Umweltschutz im Verkehr und Wettbewerb im Verkehr überhaupt nicht bzw. nur nominell berücksichtigt sind.

Wir ersuchen Sie, sich insbesondere zu den Fragen des Abschnittes II nicht hinter die Routineausflucht angeblicher betriebsinterner "Privat"-Regelungen einzelner Eisenbahnunternehmen zurückzuziehen, da dies den Gegenstand dieser Fragen nicht erfüllen würde.

Die unterfertigten Abgeordneten stellen daher folgende

ANFRAGE:

I.) Gefährdung der Gesundheit der österreichischen Bevölkerung durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über Schienenfahrzeuge

1. Stimmt es, dass es für die Emissionen der Verbrennungsmotore von Schienenfahrzeugen keinerlei Regelungen gibt, weder für Feststoffemissionen (Ruß, unverbrannte Feststoffe und andere Partikel) noch für gasförmige Emissionen? Wie hoch ist die bestehende Gesundheitsgefährdung dadurch?
2. Welche Grenzwerte für die Emissionen der Verbrennungsmotore von Schienenfahrzeugen halten Sie für sinnvoll?
3. Stimmt es, dass es sogar 2-Takt-Motore bei einzelnen Fahrzeugen ("Kleinwagen") gibt? Wie hoch ist die bestehende Gesundheits- und Umweltgefährdung in diesem Fall?
4. Stimmt es, dass es in manchen Werkstätten für Eisenbahnfahrzeuge sogar Absaugeinrichtungen gibt, damit die zulässigen MAK-Werte (Mittlere Arbeitsplatzkonzentration) gemäß den geltenden Arbeitnehmerinnenschutzbestimmungen eingehalten werden können?

5. Wie könnten Sie es verantworten, dass Fahrgäste und Anrainer höheren Konzentrationen von Luftschadstoffen aus Schienenfahrzeugen ausgesetzt werden als Arbeitnehmer, weil es vom BMVIT keine entsprechenden Regelungen gibt? Was ist mit Werkstätten, die nicht entsprechend ausgerüstet sind?
6. Stimmt es, dass mit Ausnahme der ÖBB und der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn AG alle Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Österreichkonzession nur über Dieselfahrzeuge verfügen? Was bedeutet dies für die Gesundheit der Bevölkerung, sollte nicht elektrische Traktion bevorzugt werden?
7. Stimmt es, dass viele Eisenbahnunternehmen für Transportleistungen im Netz der ÖBB gebrauchte Lokomotiven (etwa der uralten DDR-Baureihe 232) beschafft haben? Sind diese Fahrzeuge aus Gesundheits- und Umweltperspektive nicht noch gefährlicher als neue Fahrzeuge?
8. Agiert das BMVIT nicht fahrlässig, wenn es beim Wettbewerb von Eisenbahnunternehmen von Vorteil sein kann, dass Gesundheitsgefährdungen (wie oben beschrieben) zugelassen werden, weil das BMVIT noch immer keinerlei Grenzwerte festgelegt hat?
9. Weshalb setzt sich das BMVIT in EU-Gremien und in anderen internationalen Gremien nicht für die Festlegung von Grenzwerten für die Emissionen von Schienenfahrzeugen auf internationaler Basis ein? Benötigt das BMVIT Unterstützung?
10. Ist der Eindruck richtig, dass die für Gesundheit, für Wirtschaft (Wettbewerb) und Verkehr zuständigen Ressorts Gesetze und Verordnungen im Regelfall erst im Rahmen der Begutachtungsverfahren abstimmen und ihre Maßnahmen nicht schon im Vorfeld abstimmen, wie es die Stellungnahmen der Ressorts im Rahmen der Begutachtungsverfahren vermitteln?

II.) Gefährdung des Wirtschaftsstandortes Österreich durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über Schienenfahrzeuge

11. Die Bezeichnungen "1016", "1047" und "182" stehen für die annähernd gleiche Lokomotive, eine Entwicklung der Firmen Siemens und Krauss - Maffei. 1016 ist der "Taurus" der ÖBB, als 1047 werden sie an die ungarische Eisenbahn MAV, als 182 an die Deutsche Bahn geliefert. Stimmt es, dass die international gebräuchliche Ausführung der Anlagen für Energieversorgung bzw. Spannungsumwandlung, die ursprünglich vom Lieferkonsortium angeboten wurde, für die Zulassung der ÖBB - Fahrzeuge in Österreich durch Auflagen über "Explosionsschutz" bedeutend verteuert wurde?
12. Wenn ein Eisenbahnunternehmen, das der Sektorenrichtlinie der EU und daher auch dem Bundesvergabegesetz unterliegt, ein Fahrzeug kauft, muß es dieses entsprechend ausschreiben. Die Ausschreibungsunterlagen sind so auszuarbeiten, daß die Vergleichbarkeit der Angebote sichergestellt ist und die Preise ohne umfangreiche Vorarbeiten und ohne Übernahme nicht

kalkulierbarer Risiken von den Bietern ermittelt werden können. Die Beschreibung der Leistung und die sonstigen Bestimmungen sind so abzufassen, daß sie in derselben Fassung sowohl für das Angebot als auch für den Leistungsvertrag verwendet werden können. Von den Angeboten, die nach dem Ausscheiden übrig bleiben, ist der Zuschlag dem technisch und wirtschaftlich günstigsten Angebot gemäß den in der Ausschreibung festgelegten Kriterien zu erteilen (Bestbieterprinzip).

Wie ist die Erstellung vollständiger Ausschreibungsunterlagen ohne das Vorhandensein der für das Genehmigungsverfahren erforderlichen Regelungen des BMVIT, wodurch auch der Ausgang eines Genehmigungsverfahrens ungewiss und vom Wohlwollen der Sachverständigen ungewiss ist? Da im Zuge der Genehmigungsverfahren von Fahrzeugen in vielen Fällen wesentliche Änderungen "auftauchen" (Taurus), kann von vornherein kein vergleichbares Angebot erstellt werden, da die "Zusatzleistungen", die sich aus dem Genehmigungsverfahren ergeben, nicht mitkalkuliert werden können und daher außerhalb des verglichenen Angebotes bleiben - da nicht davon auszugehen ist, dass alle Bewerber für die "Zusatzleistungen", die sich aus dem Genehmigungsverfahren ergeben, den gleichen Preis ansetzen würden, wie kann dann dem Bundesvergabegesetz entsprochen werden?

13. Eine Aufteilung der Leistung in den Anteil "ursprüngliche Ausschreibung" und "Auflagen aus dem Verfahren" ist unzulässig, da es sich bei der Leistung um eine Einheit iSd Bundesvergabegesetzes handelt. Bedeutet dies im Fall des Taurus nicht, dass die beauftragte Leistung von der Ausschreibung abweicht?
14. Da eine EU-konforme und bundesvergabegesetzkonforme Ausschreibung aufgrund der nicht vollständig möglichen Leistungsbeschreibung (aufgrund des Fehlens von Regelungen des BMVIT) für noch nicht zugelassene Fahrzeug nicht möglich sein dürfte, müsste sich eine Ausschreibung auf bereits zugelassene Fahrzeuge beschränken. Behindert dies nicht jede Art von technischem Fortschritt? Kann man den Schaden für den Wirtschaftsstandort Österreich aufgrund dieses Problems quantifizieren?
15. Wenn in Deutschland, der Schweiz oder in anderen europäischen Staaten ein öffentliches oder privates Unternehmen z.B. ein Schienenfahrzeug ausschreiben möchte, kann es dieser Ausschreibung konkrete technische Regelungen des jeweiligen Verkehrsministeriums (EBO, BÖ Strab, EBV,), von der Mindestbremsverzögerung bis zur brandhemmenden Ausführung zugrundelegen. Bis wann wird Österreich einen vergleichbaren Standard erreichen?
16. Da aufgrund des Nichtvorhandenseins von verbindlichen Regelungen des BMVIT bei jedem Genehmigungsverfahren Einzelfestlegungen getroffen werden, was auch im Sinne der Anforderungen an rechtsstaatliche Genehmigungsverfahren zu hinterfragen ist, kann nur schwer gewährleistet werden, dass die Behörde von allen Anbietern den gleichen Standard verlangt. Wie ist dies mit den Anforderungen an den fairen Wettbewerb unter gleichen Bedingungen vereinbar?

17. In Werkstätten der ÖBB werden auch Fahrzeuge der GYSEV und anderer Eisenbahnunternehmen überprüft, gewartet, repariert und lackiert. Die Werkstatt der Anschlußbahn der Vöest ist in gleicher Weise für Eisenbahnunternehmen aus Salzburg und der Steiermark tätig. Auf diesem Sektor entwickelt sich schleppend, aber doch eine Art Markt für ein "Eisenbahn-Nebengewerbe". Warum gibt es noch keine Regelungen für jene Werkstätten von Eisenbahnunternehmen, die als "Eisenbahnanlagen" für das eigene und fremde Eisenbahnunternehmen tätig sind? (Festlegungen über die Qualifikation und Regelungen über Ausbildungen fehlen in Österreich vollständig.)
18. Die ÖBB beabsichtigen, wie Pressemeldungen zu entnehmen war, auch für ein Tochterunternehmen des Siemens-Konzerns Fahrzeuge zu fertigen. Siemens vermietet derartige "Dispo-Loks" über Tochterunternehmen an Eisenbahnunternehmen. Ist im Zuge der internationalen Entwicklung zu erwarten, dass man durch übertriebene Behördenauflagen die Zulassung bzw. "Einstellung" von Eisenbahnfahrzeugen in Ländern mit noch niedrigeren Standards erzwingt, und aufgrund der europäischen Liberalisierung diese "Fremd"-Lokomotiven dann auch Binnenfahrten in Österreich machen werden (wie bis vor kurzem die alte DDR-Baureihe 232 als "Regelfahrzeug" bei den ÖBB)? Führen übertriebene, über den international vorhandenen Stand der Technik weit hinausgehende Auflagen nicht dazu, dass der Sicherheitsstandard durch den so erzwungenen Binnenverkehr mit ausländischen Fahrzeugen gesenkt wird?
19. Gefährdet das oben beschriebene Abgehen vom international gebräuchlichen Standard bei der Fahrzeugzulassung, dass der Wirtschaftsstandort Österreich massiv gefährdet wird?
20. Während die Republik auf der einen Seite durch ERP-Gelder für die technische Weiterentwicklung des Schienegüterverkehrs und durch große Investitionen in den Klima-Wind-Kanal den Wirtschaftsstandort Österreich und die mit dem Eisenbahnverkehr verbundene Industrie und Forschung stärken möchte, gefährdet das Agieren des BMVIT (als Zulassungsbehörde) den Wirtschaftsstandort in größerem Ausmaß. Gibt es eine einheitliche Linie des BMVIT als Behörde für Zulassungen, für Forschung und Entwicklung und als Eigentümer und wenn ja welche, oder agieren diese Teile des BMVIT nur nach eigenem Gutdünken?
21. Das COTIF, ein internationales Abkommen über Güterfahrzeuge, deren Nutzung und Instandhaltung im Rang eines Staatsvertrages, sieht für die von ihm erfassten Fahrzeuge ein Prüfintervall von 6 Jahren vor. Die vorletzte Novellierung des Eisenbahngesetzes, das Deregulierungsgesetz sieht im § 19 Abs. 1 für die Fahrzeuge österreichischer Eisenbahnunternehmen eine Überprüfung alle 5 Jahre vor. Nachdem Güterwagen aller Eisenbahnunternehmen im Rahmen sehr komplexer internationaler Umlaufpläne unterwegs sind, ist deren "Unterbrechung" für Überprüfungen in langfristig geplanten Plänen geregelt. Nur durch die internationale Abstimmung ist ein wirtschaftlicher Verkehr ohne vermeidbare Stillstände möglich. (Die Vorlage des "Deregulierungsgesetzes" wurde als "Initiativantrag" von Abgeordneten der Regierungsfractionen eingebracht. Der gleiche

“Initiativantrag” wurde etwa ein Jahr früher vom BMVIT zur Begutachtung ausgesandt. Nach überwiegend negativen Reaktionen, u.a. von Rechnungshof, BKA, wurden die geforderten Korrekturen dann vor der Neuvorlage als “Initiativantrag” nicht durchgeführt.). Angeblich planen namhafte österreichische Eisenbahnunternehmen sowie in der DIR, der internationalen Organisation der Privatwagenbesitzer, organisierte Unternehmen die Verlagerung ihrer Fahrzeuge ins benachbarte Ausland. Durch den geänderten § 19 Abs. 1 Eisenbahngesetz und die dadurch erzwungene, zumindest geförderte, Verlagerung von Fahrzeugen ins Ausland wird einerseits der Wirtschaftsstandort, andererseits der Sicherheitsstandard gefährdet. Wollen Sie dem durch die Durchführung der erforderlichen Korrekturen begegnen, wobei Sie auf Anregungen u.a. in den Stellungnahmen Ihrer Ministerkollegen im Rahmen des Begutachtungsverfahrens der Novelle 2000/2001, mit dem “Initiativantrag” textident, zurückgreifen könnten?

22. Durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über die Wartung und Instandhaltung von Fahrzeugen kann die entsprechende Leistung nicht definiert und ausgeschrieben werden, wodurch auch die Vergleichbarkeit von Angeboten nach einer Ausschreibung keinesfalls gegeben ist. Daher kann der Billigstbieter seinen Preis auch über den möglichst geringen Umfang seiner Leistung niedrig halten. Bis wann werden Sie daher Regelungen über die Wartung und Instandhaltung von Schienenfahrzeugen erlassen?
23. *“Wie die Regierungsvorlage festhält, wurden 1999 öffentliche Aufträge im Wert von 35,23 Mrd. € (das entspricht 17,9% des BIP) vergeben. Eine konsequente Liberalisierung des Beschaffungswesens in Österreich könnte der Vorlage zufolge kurzfristig Einsparungen in der Höhe von 1 % des Gesamtauftragswertes, langfristig sogar im Ausmaß von 2 % bringen, wobei sich 80 % der Preissenkungen im Bereich des Bundes und der Bundesunternehmen ergeben würden. Weitere Einsparungen wären durch Volumensbündelungen und Prozessoptimierungen sowie durch die gezielte Nutzung bestimmter Formen der elektronischen Auftragsvergabe möglich.”* (Quelle: Parlamentskorrespondenz / 03 / 22.04.2002 / Nr. 285). Wie hoch ist der wirtschaftliche Schaden, der den österreichischen Eisenbahnunternehmen einerseits, der Industrie andererseits durch das Nichtvorhandensein von Regelungen des BMVIT über Schienenfahrzeuge entsteht?
24. Gefährdet das BMVIT durch seine abermalige Säumigkeit neben dem freien Wettbewerb nicht auch die Sicherheit im österreichischen Eisenbahnbetrieb?